Transport Canada Transports Canada

TP 1624

Marine Casualty Investigations

Enquêtes sur les accidents maritimes

Investigation Report to the Minister pursuant to sections 542 or 545 of the Canada Shipping Act

Rapport d'investigation au Ministre conformément aux articles 542 ou 545 de la Loi sur la marine marchande du Canada

Canada

89-04844/

Ce rapport est aussi disponible en français

REPORT OF INVESTIGATION INTO THE CIRCUMSTANCES SURROUNDING THE GROUNDING OF THE SMALL CANADIAN FISING VESSEL "CHANTAL" AND THE DEATH OF TWO OF HER CREW MEMBERS AT THE MOUTH OF RIVIÈRE MOISIE, QUEBEC, ON JUNE 27, 1988.

REPORT No. 525

These sections of the Investigation Report prepared pursuant to Section 542, or of the Preliminary Inquiry Report prepared pursuant to Section 545, of the Canada Shipping Act, are released for accident prevention purposes only and are confined to cause-related circumstances.

This report and its contents may be deficient and misleading if used in any other process and are not to be used or admitted in evidence in any legal proceedings, either civil or criminal, arising out of the casualty described in the report. The statements, opinions and findings in the report are those of the Marine Casualty Investigations Division only and do not constitute admissions made by or on behalf of Her Majesty the Queen in right of Canada.

Ces sections du rapport d'investigation ou du rapport préliminaire sont rédigées en vertu des articles 542 et 545 respectifs de la Loi sur la marine marchande du Canada et ne sont publiées qu' à des fins de prévention des accidents seulement et ne portent que sur les circonstances entourant le cas à l'étude.

Ce rapport et son contenu peuvent être insuffisants et trompeurs s'ils sont utilisés à d'autres fins et ne peuvent être utilisés ou acceptés comme preuve dans quelque procédure que ce soit, au civil ou au criminel, même si ces procédures découlent de l'accident décrit dans ledit rapport. Les déclarations, les opinions et les constatations de ce rapport appartiennent uniquement à la section des Enquêtes sur les accidents maritimes et ne constituent pas une acceptation de la part ou au nom de Sa Majesté du chef du Canada.

REPORT OF INVESTIGATION INTO THE CIRCUMSTANCES SURROUNDING THE GROUNDING OF THE SMALL CANADIAN FISHING VESSEL "CHANTAL" AND THE DEATH OF TWO OF HER CREW MEMBERS AT THE MOUTH OF RIVIÈRE MOISIE, QUEBEC, ON JUNE 27, 1988

Particulars of the Vessel

Name	"CHANTAL"
DOT licence No	5D 1295
Home Port	Gaspé
Canadian fishing vessel	11085
Tonnage	Less than 15
Length	9.14 m
Breadth	3.35 m
Depth	1.52 m
Draft	About 1 m
Type	Small fishing vessel of open construction
Built	Fibreglass, in 1984, at Iles-de-la-Madeleine
Propulsion	One, 4 cylinder, Volvo Penta diesel engine, 110 BHP (82 kW), driving an inboard-outboard fixed-pitch propeller
Crew	3 persons
Owner	Guy Lechasseur Sept-Iles, Quebec

Navigating Equipment

Echo sounder	Skipper 830
Loran C	Furuno LC-80
VHF radio	Sailor, RT 144 AC
Magnetic Compass	One, unknown make

Description of vessel

The "CHANTAL" was a small, fibreglass fishing vessel of open construction, less than 15 tons gross tonnage; she therefore was not required to hold an inspection certificate issued by the Ship Safety Branch of Coast Guard.

There was no accommodation on board, except for the wheelhouse, which was located aft. The engine compartment was between the wheelhouse and the transom. At mid-depth of the hull, there was a deck, in the centre of which there was a hatch without a coaming, closed with a non-watertight cover. Her owner held a groundfish fishing licence for stationary gear.

Details concerning the victim

Name	Guy Lachasseur
Position on board	Fishing Skipper
Age	23 years
Address	Sept-Iles, Quebec

Details concerning the missing person

Name	Pierre Roy
Position on board	Deck-hand
Age	30 years
Address	Sept-Iles, Quebec

Note: 1. All times in this report are expressed in Eastern Daylight Time (UTC minus four hours).

2. The name "CHANTAL" is not the official name of this licensed vessel but the name given to her by her crew. It is also used throughout this report.

Background

On June 27, 1988, the small fishing vessel "CHANTAL" departed Sept-Iles, Quebec, with two persons on board, bound for the fishing grounds, via Rivière Moisie, where she was to stop to take on a third fisherman and bait.

During the weekend, there had been strong easterly winds along the shore, but this Monday morning, the weather was fine.

The voyage from Sept-Iles to Rivière Moisie should have taken about 1 hour 45 minutes, but the deck-hand waited on the wharf in rain; without ever seeing the small fishing vessel arrive.

It was only several hours later, after many unsuccessful attempts to reach the vessel by VHF radio that he learned that

two vessels had run aground, one on either side of Rivière Moisie.

In fact, once he reached the scene, he noticed that one of them was the "CHANTAL", which was resting upside down at Pointe aux Américains, on the eastern side of Rivière Moisie.

About one hour later, the skipper's body was recovered about 1200 m east of the wreck. The SAR program undertaken by Search and Rescue and searching by local residents did not locate the deck-hand who had accompanied the victim. At the time of writing of this report his body had still not been recovered.

Narrative

On June 27, 1988, when the three crew members of the small Canadian fishing vessel "CHANTAL" arose very early in the morning, the weather seemed fine. During the weekend, there had been strong easterly winds along the shore for at least 24 hours.

Since there was no accommodation on board and they intended to make a two-day trip, they decided that once the day's fishing was over, they would leave the vessel at the wharf in the estuary of Rivière Moisie and return to Sept-Iles by car for the night.

To save time, and mainly to have a vehicle available when they returned to Moisie in the evening, they decided that one of the two assistant fishermen would use a pickup truck to get the bait and that he would then go directly to Rivière Moisie. Meanwhile, the "CHANTAL" would make the trip by sea, since Moisie was on the way to the fishing grounds, and would stop there enroute to take on board the man who had stayed ashore and the herring that was to be used as bait. It was agreed that the first to arrive at Moisie wharf would wait for the other.

The "CHANTAL" left the Sept-Iles marina at about 0430. Two persons were on board, the skipper and one assistant. The third man saw them leave. The weather was fine and the sea was calm in the bay. Then he drove a pickup truck to the wharf commonly called "Vieux quai" or "Quai des pêcheurs". There he loaded the bait and headed for Moisie.

He was barely on his way when the vehicle broke down and had to be towed. He communicated by VHF radio with his skipper to explain the situation to him. The "CHANTAL" was already well on her way and the skipper asked him to try to find another way to take the herring to Moisie.

After finding someone to drive him, the deck-hand, who had remained ashore, again communicated with the "CHANTAL" at about 0600 to tell them that everything had been arranged and

that he would meet them as planned. On the way to Moisie, the man had an opportunity to observe the [St Lawrence] River several times and it seemed fine to him.

It was 0700 when he arrived at the Moisie wharf, located inside the mouth of the river. From that point, the [St Lawrence] River could not be seen. He was surprised not to see the "CHANTAL" there because 2½ hours has elapsed since the vessel had left Sept-Iles marina and the voyage normally took about 1 hour 45 minutes.

Another fishing vessel was docked at the wharf. The deck-hand went on board and asked for permission to call his vessel to notify his skipper that he was at the wharf and was waiting for them. He did not receive a reply.

Time passed; it was 0800, then 0900; each attempt to get in touch with the "CHANTAL" was unsuccessful. Finally, fearing that proximity to the quay was interfering with the propagation of radio waves, he attempted to communicate with another vessel offshore. He managed to contact the fishing vessel "CLAUDETTE G"and he asked her to try to contact the "CHANTAL". He heard the former call several times without success; no reply was heard from the "CHANTAL". At 1100, the deck-hand became very concerned, especially since people were talking about a vessel that had apparently run aground in the vicinity. With a friend, he went to the beach on the west side of the mouth of the river and noticed that, in fact, a vessel had run aground. It was the "JUDY MAY", a vessel from Havre-Saint-Pierre, which apparently had run aground the day before.

At that moment, the deck-hand noticed the heavy swell at the mouth of the river. He deduced from that that his skipper had not dared enter the river in such weather and that he had probably gone to lift the fishing gear without him. However, with only two persons and without any bait, in his opinion they would not reset the gear.

Not knowing whether the "CHANTAL" would be entering Moisie or Sept-Iles, the deck-hand went from one place to the other. On the third trip to Sept-Iles, he learned that two vessels had run aground at Moisie, one on either side of the mouth.

Meanwhile, the Quebec Marine Rescue Sub-Centre (MRSC) had been alerted by the Sûreté du Québec, Sept-Iles station, at 1009 that a local resident had telephoned their office to report a small vessel aground at Moisie, east of the mouth of Rivière Moisie.

After learning this news, the deck-hand went to that location. He arrived on the beach, at Pointe aux Américains, at about 1600, and immediately recognized the vessel. The "CHANTAL"

was resting upside down on the beach, her wheelhouse torn off, and no sign of her crew in the vicinity. A little later, the skipper's body was recovered. There was no sign of pollution.

At low tide, holes were pierced through the hull to ensure that the missing crew member was not imprisoned there, but the inside was empty. At the time of writing this report, the body of the missing person still had not been found.

Analysis of the main factors

1. Weather conditions

During the weekend before the casualty, there had been strong easterly winds along the shore in the Sept-Iles region. At Ile du Corossol, one of the islands which close off the bay, the automatic weather station had recorded winds generally out of the east-northeast at 30 to 40 knots during the afternoon of June 26, 1988.

On June 27, 1988, at about 0430, when the "CHANTAL" left the Sept-Iles marina, the same weather station recorded 7 to 12-knot winds at 320°. At 0609, the winds were only from 5 to 8 knots. They then continued to drop until about 0830. Then, they began again at 220°, reaching 15 knots at about 1430. The weather was clear and visibility was more than 6 miles.

2. Tide and state of the sea

According to the Tide Tables, Volume 3, St Lawrence and Saguenay Rivers, published by Fisheries and Oceans Canada, low tide at Sept-Iles was predicted at 0655, with an amplitude of 0.7 m, on June 27, 1988.

At Moisie, a community located some ten miles to the east, the time of the low tide was about the same.

At this location, because of the strong winds along the shore the previous day, heavy 3- to 5-metre-high swells from the east were breaking on the beach on either side of the mouth of the river.

3. The vessel, its equipment and load

The "CHANTAL" was built of fibreglass and her hull was rounded, somewhat like a yacht. Her shallow keel did not extend the full length of the vessel. She was driven by a Volvo-Penta inboard-outboard engine.

She had a reputation of being difficult to handle,

especially with a following sea. Witnesses had observed the "CHANTAL" entering Rivière Moisie several weeks earlier, with a following sea and it had been noted at that time that she zigzagged and it had seemed difficult for the operator to keep her on course.

The only fishing equipment that the vessel was carrying at the time of the casualty was a hydraulic capstan mounted forward and used for the operation of raising fishing gear.

At the time of the casualty, the "CHANTAL" was carrying about 455 litres of diesel fuel, 270 litres of which were in the main tank and 185 litres in a container on the deck. There were also about 454 kilograms of ice on board.

4. Inspection and compliance with the Regulations

Fishing vessels not exceeding 15 tons, gross tonnage, are not inspected by Ship Safety, Canadian Coast Guard. However, the owners of these vessels are required to comply with the provisions of the Small Fishing Vessel Inspection Regulations.

Part II, section 53(2) of these Regulations stipulates the required life saving equipment:

Every fishing vessel not exceeding 12.2 m in length shall carry:

(a) one approved lifejacket for each person on board;

(b) one approved lifebuoy fitted with 27 m of line;

(c) one watertight can containing six approved self-igniting flares.

Because her length did not exceed 12.2 m, the "CHANTAL" was not required to have a lifeboat on board.

5. Life saving equipment

The victim, whose body was found on the beach about 1,200 m from the wreck, was not wearing an approved lifejacket or any other flotation device.

Before the casualty, there were on board the vessel three lifejackets approved for small vessels and an undetermined number of pyrotechnic distress signals.

It is not known whether the rest of the equipment required for a fishing vessel not exceeding 12.2 m in length was on board.

After the casualty, one lifejacket approved for small vessels and three Type C hand-held distress signals were found in the wreck. They were out of date, i.e. their date of manufacture was more than four years previous.

It is possible that the rest of the equipment was lost when the vessel overturned. The other two lifejackets were found on the beach.

The day after the casualty, the fishing vessel "MARCAILLOUX" recovered a boat adrift in position 50°01'07"N, 66°19'03"W. The stern was damaged and it was not watertight. It was later identified as belonging to the "CHANTAL". It was usually stowed on the top of the wheelhouse.

6. Position of the wreck and the debris

When the Search and Rescue vessel CCGS "SIMON FRASER" spotted the wreck for the first time, it was in position 50°11'57"N, 066°03'50"W. At that time, it could not be reached either by land or sea because of the heavy swell. Later, with the help of the tides, the wreck moved eastward.

A boat from CCGS "SIMON FRASER" recovered a radio antenna embedded in the sand in position 50°11'48"N, 66°03'30"W. It is possible that this was the spot where the "CHANTAL" capsized in a heavy swell.

The wheelhouse was found, in scattered pieces, on the beach near the wreck.

The boat, normally carried on top of the wheelhouse of the "CHANTAL", was found damaged and adrift in position 50°01'07"N, 66°19'03"W, the day after the casualty.

Some items of the victims' clothing were found on the beach or near the shore.

7. Special features of the mouth of Rivière Moisie

At the mouth of Rivière Moisie, there are shifting sand bars. Strong winds for a certain time from one direction or another can cause the main, unmarked channel to shift considerably.

At low tide, the depth of the water in the channel is only one or two metres, exposing sand bars on either side. When the winds are from the east, the waves, on approaching the shoals, have a tendency to break.

8. Causes of the grounding

Having left Sept-Iles at about 0430, the "CHANTAL" should

normally have arrived at Moisie at about 0615, i.e. almost at low tide. The depth of water in the channel of the river was therefore one or two metres, and the precise position of the channel was unclear.

When the search began a few hours later, it was noted that the swell was reaching a height of three to five metres at the approach to the shoals at the mouth of the river and it was breaking violently. Such conditions made passage across the mouth of the river very risky for any type of vessel. Even after the casualty, several hours elapsed before assistance could reach the wreck.

The old local fishermen, used to the river, preferred to remain offshore or go for shelter elsewhere when they were caught at sea by an easterly wind at low tide.

It is conceivable that once into the channel at the mouth of the river, with a heavy following swell, the "CHANTAL" was caught in the undertow and was lifted and hurled violently, upside down, onto the sand bar.

The after end of the keel of the "CHANTAL" was damaged, as if the vessel had struck the bottom hard. However, this wear on the bottom of the keel may have occurred before the casualty.

9. Position of the engine controls

When the wreck was turned over and beached, the position of the engine controls was examined. They were in the full power ahead position. However, it cannot be concluded that they were in this position at the time of the casualty because of the fact that when the vessel turned over and when the wheelhouse was destroyed, the position of the controls may have been altered by the enormous impact.

10. The search

On receipt of the telephone call from the Sûreté du Québec at Sept-Iles, the Quebec Marine Rescue Sub-Centre (MRSC) started a rescue operation. The following components took part in the operation:

CCGS "SIMON FRASER"	SAR dedicated vessel
CMRA "MANIKOUTAI"	Boat Auxilliary
"LABRADOR R-302"	Helicopter
"BUFFALO R-457"	Aircraft
"GC-123"	Helicopter

"C-GCKP" Helicopter

The total duration of the SAR operation was 26 hours and 27 minutes.

11. Chronology of the search

1009 The Quebec MRSC received a call from the Sûreté du Québec, Sept-Iles station. An informant reported a vessel aground east of Rivière Moisie.

1020 CCGS "SIMON FRASER", assigned to search and rescue and docked at the time at Sept-Iles, was tasked.

1022 The Sept-Iles airport control tower was called to find out whether there was an aircraft or helicopter flying in the area.

1027 CGRS VCK Sept-Iles was called and asked whether there were vessels in the Baie de Moisie area.

1030 The control tower indicated that a helicopter was going to go and look.

1030 "LE MANIKOUTAI" (CMRA) at Ile aux Basques was going to divert.

1050 The helicopter was at the scene and spotted a wreck aground near Pointe aux Américains.

1105 A resident of Sept-Iles pointed out that the "JUDY MAY" had run aground on the Pointe Jolliet side the day before.

1212 The "SIMON FRASER" confirmed that the wreck of the "JUDY MAY" was near Pointe Jolliet, but that it saw another in Rivière Moisie.

1225 The "SIMON FRASER" advised that there were too many waves and that it could do nothing for the moment.

1400 A CCG helicopter was at the scene and stated that it was a fishing vessel and not a sailing ship, as was believed.

1433 The Sept-Iles municipal police advised that, after investigation, the fishing vessel "CHANTAL" had apparently left Sept-Iles for Moisie that morning at about 0500 with two persons on board. No word since then.

1510 The Halifax Marine Search and Rescue Emergency Centre

(SAREC) advised that the Canadian Forces Buffalo aircraft R-457 and helicopter R-302 were going to the scene.

1640 The search plan was passed on to the Buffalo R-457 via VCK Sept-Iles.

1646 The "SIMON FRASER" was at the scene and her lifeboat tried to approach the wreck; the waves were still big.

1650 Information was received via VCK Sept-Iles that the Buffalo R-457 had spotted two lifejackets along the shore.

1733 The Labrador helicopter R-302 was at the scene.

1733 The lifeboat of the "SIMON FRASER" was near the wreck. It was confirmed that it was the "CHANTAL". It was reported that the wheelhouse had been ripped off.

1800 It was learned that the body of the skipper of the "CHANTAL" had been found along the shore, about 1,200 m east of the wreck and that an attempt would be made to pierce a hole in the wreck to see whether the other missing person was inside.

1852 The "SIMON FRASER" informed the MRSC that they had opened the hull and that they had found nothing inside except debris.

1858 The "SIMON FRASER" weighed anchor and began the search 2 m offshore, with her lifeboat, nearer shore, going eastward.

1949 The lifeboat of the "SIMON FRASER" found an antenna embedded in the sand in about 1.5 m of water in position 50°11'48"N, 66°03'30"W.

2058 The crew of the lifeboat of the "SIMON FRASER" thought it saw a body, in midwater, about 300 m from the first body; the Labrador helicopter R-302 went to look but it was now too dark.

The "SIMON FRASER" gave the position of the wreck as 50°12'12"N, 66°03'24"W.

June 28, 1988

0630 The "SIMON FRASER" began the search again.

0732 The fishing vessel "MARCAILLOUX" found a boat adfrift in position 50°01'07"N, 066°19'03"W. Its stern was damaged.

1219 The last thorough search by the "SIMON FRASER".

1236 The search was abandoned.

12. Qualifications and experience

Mr. Lechasseur had been the owner/operator of the "CHANTAL" for less than a year. Apart from one month in the fall of 1987, this was his first fishing season with this vessel. He was familiar with the Rivière Moisie, however his experience of this area was mainly with smaller vessels. He had began fishing while still a teenager.

The two crew members were experienced in this field although they had started on this vessel about two months previously.

Findings

On June 27, 1988, the small fishing vessel "CHANTAL" overturned and ran aground at the mouth of Rivière Moisie, Quebec, when she was trying to enter, at low tide and with a three- to five-metre following swell. This casualty resulted in the death of her two occupants.

It would appear that the casualty was caused by the following factors:

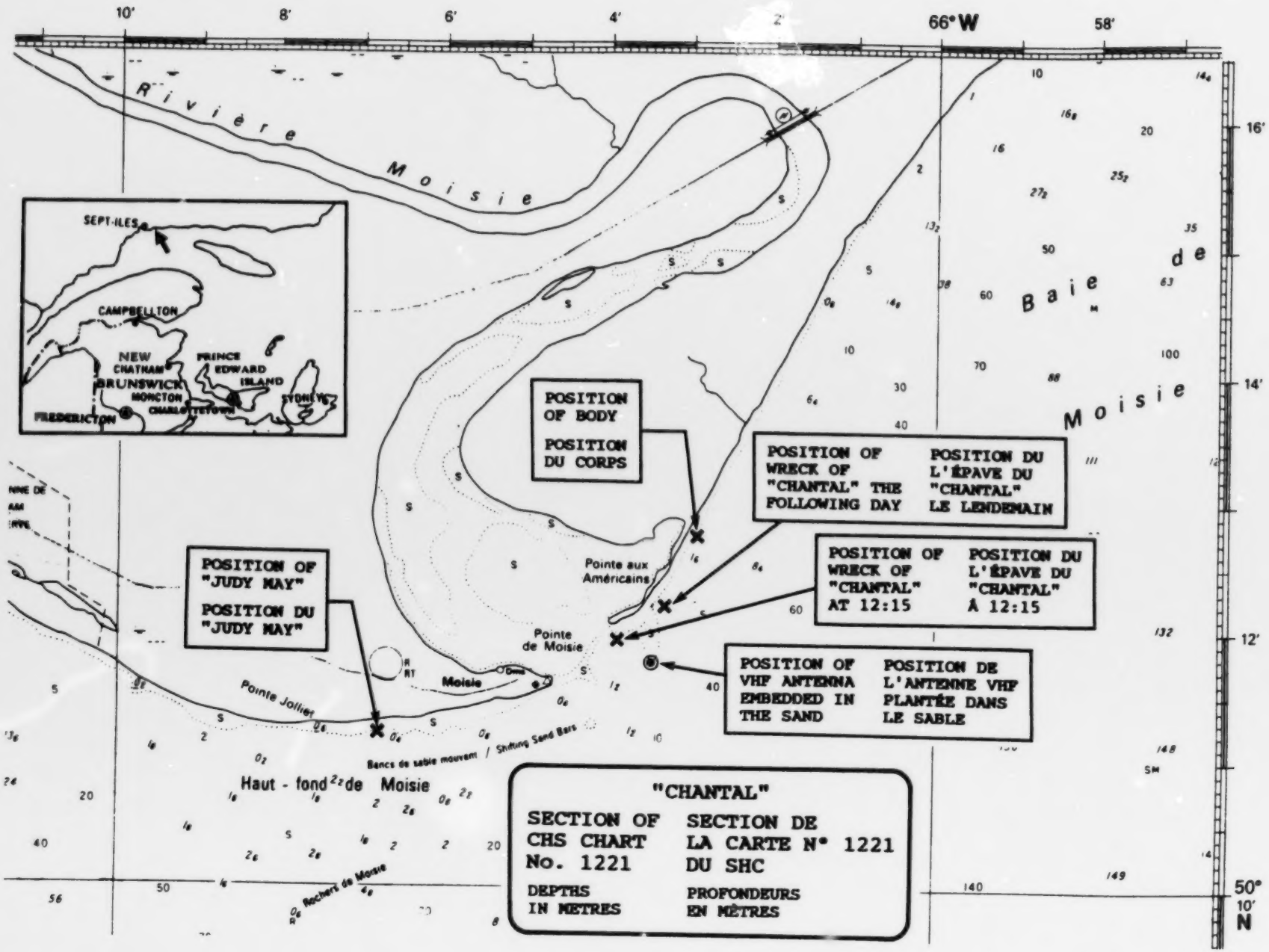
- the sand bars at the mouth of Rivière Moisie may shift in strong winds;
- the depth of the water in the unmarked channel is only 1 to 2 m at low tide;
- strong winds, which had been blowing along the shore on the previous days had formed a heavy swell which broke at the approach to the shoals;
- the size of the swell and the height of the tide were such that they did not permit reasonably safe passage; and
- being his first year of fishing with the "CHANTAL" the operator had limited experience with this vessel.

Other finding

When help arrived about six hours after the assumed time of the casualty, the state of the sea in the area of the wreck was such that it could not be reached.

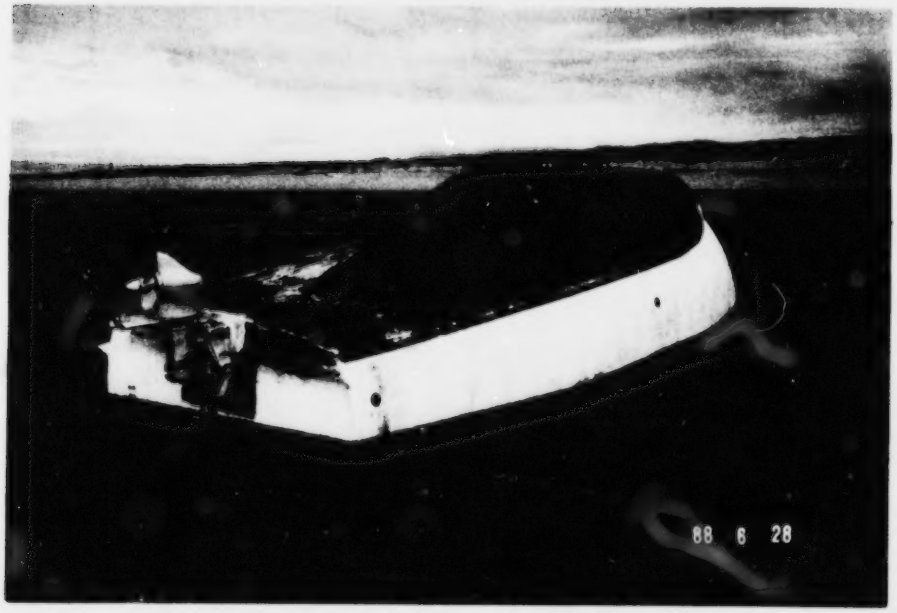
MARINE CASUALTY INVESTIGATIONS
TRANSPORT CANADA
110 O'CONNORS
OTTAWA, ONTARIO
K1A N05

MAY 1989.


10'
8'
6'
4'
2'
66°W
58'
16'
14'
12'
50°
10'
N
Rivière Moisie
Baie de Moisie
SEPT-ILES
CAMPBELLTON
NEW BRUNSWICK
CHATHAM
MONCTON
CHARLOTTETOWN
PRINCE EDWARD ISLAND
SYDNEY
FREDERICTON
POSITION OF BODY
POSITION DU CORPS
POSITION OF WRECK OF "CHANTAL" THE FOLLOWING DAY
POSITION DU L'ÉPAVE DU "CHANTAL" LE LENDEMAIN
POSITION OF WRECK OF "CHANTAL" AT 12:15
POSITION DU L'ÉPAVE DU "CHANTAL" À 12:15
POSITION OF "JUDY MAY"
POSITION DU "JUDY MAY"
POSITION OF VHF ANTENNA EMBEDDED IN THE SAND
POSITION DE L'ANTENNE VHF PLANTÉE DANS LE SABLE
Pointe aux Américains
Pointe de Moisie
Pointe Jollier
Moisie
Haut - fond de Moisie
Bancs de sable mouvant / Shifting Sand Bars
Rochers de Moisie
"CHANTAL"
SECTION OF CHS CHART No. 1221
SECTION DE LA CARTE N° 1221 DU SHC
DEPTHS IN METRES
PROFONDEURS EN MÈTRES

"CHANTAL" in happier days.

Le "CHANTAL", à des jours plus heureux.

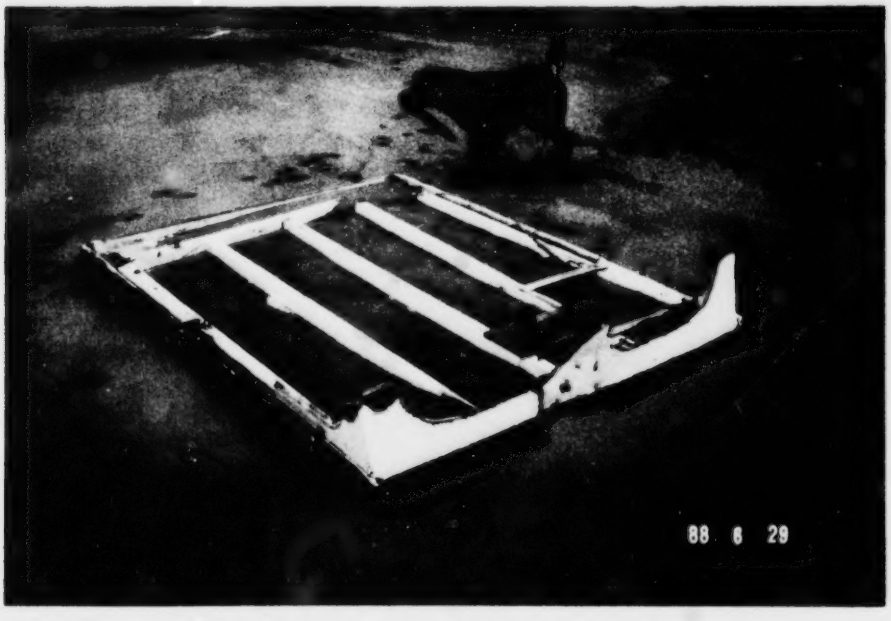


"CHANTAL", capsized and aground on the beach the day after the casualty.

Le "CHANTAL", chaviré et échoué sur la plage, le lendemain de l'accident.

Lifejacket and hand-held distress signals found among the debris inside the hull.

Gilet de sauvetage et feux de détresse à main retrouvés parmi les débris à l'intérieur de la coque.



"CHANTAL" wheel-house roof.

Toit de la timonerie du "CHANTAL".

Transport Canada Transports Canada

TP 1624

Marine Casualty Investigations

Enquêtes sur les accidents maritimes

Investigation Report to the Minister pursuant to sections 542 or 545 of the Canada Shipping Act

Rapport d'investigation au Ministre conformément aux articles 542 ou 545 de la Loi sur la marine marchande du Canada

Canada

This report is also available in English.

RAPPORT D'INVESTIGATION SUR LES CIRCONSTANCES DU NAUFRAGE DU PETIT BATEAU DE PÊCHE CANADIEN "CHANTAL" ET DU DÉCÈS DE DEUX DE SES MEMBRES D'ÉQUIPAGE, À L'EMBOUCHURE DE LA RIVIÈRE MOISIE AU QUÉBEC, LE 27 JUIN 1988

RAPPORT N° 525

These sections of the Investigation Report prepared pursuant to Section 542, or of the Preliminary Inquiry Report prepared pursuant to Section 545, of the Canada Shipping Act, are released for accident prevention purposes only and are confined to cause-related circumstances.

This report and its contents may be deficient and misleading if used in any other process and are not to be used or admitted in evidence in any legal proceedings, either civil or criminal, arising out of the casualty described in the report. The statements, opinions and findings in the report are those of the Marine Casualty Investigations Division only and do not constitute admissions made by or on behalf of Her Majesty the Queen in right of Canada.

Ces sections du rapport d'investigation ou du rapport préliminaire sont rédigées en vertu des articles 542 et 545 respectifs de la Loi sur la marine marchande du Canada et ne sont publiées qu'à des fins de prévention des accidents seulement et ne portent que sur les circonstances entourant le cas à l'étude.

Ce rapport et son contenu peuvent être insuffisants et trompeurs s'ils sont utilisés à d'autres fins et ne peuvent être utilisés ou acceptés comme preuve dans quelque procédure que ce soit, au civil ou au criminel, même si ces procédures découlent de l'accident décrit dans ledit rapport. Les déclarations, les opinions et les constatations de ce rapport appartiennent uniquement à la section des Enquêtes sur les accidents maritimes et ne constituent pas une acceptation de la part ou au nom de Sa Majesté du chef du Canada.

RAPPORT D'INVESTIGATION SUR LES CIRCONSTANCES DU NAUFRAGE DU PETIT BATEAU DE PÊCHE CANADIEN "CHANTAL" ET DU DÉCÈS DE DEUX DE SES MEMBRES D'ÉQUIPAGE À L'EMBOUCHURE DE LA RIVIÈRE MOISIE AU QUÉBEC LE 27 JUIN 1988

Fiche technique du bateau de pêche

Nom	"CHANTAL"
Numéro de licence du MDT	5D 1295
Port d'attache	Gaspé
Bateau de pêche canadien	11085
Jauge	Moins de 15 tonneaux
Longueur	9,14 m
Largeur	3,35 m
Creux	1,52 m
Tirant d'eau	Environ 1 m
Type	Petit bateau de pêche non ponté
Construction	En fibre de verre, en 1984, aux iles de la Madeleine
Propulsion	1 moteur diesel Volvo Penta, 4 cylindres, 110 bhp (82 KW) entraînant une hélice à pas fixe, type en-bord hors-bord
Équipage	3 personnes
Armateur	Guy Lechasseur Sept-Iles (Québec)

Équipement de navigation

Sondeur	Skipper 830
Loran C	Furuno LC-80
Radio VHF	Sailor type RT 144 AC
Compas magnétique	1 de marque inconnue

Description du bateau

Le "CHANTAL" est un petit bateau de pêche, en fibre de verre, non ponté, de moins de 15 tjb; il n'est donc pas tenu de détenir un certificat d'inspection émis par la Direction de la Sécurité des navires.

Il n'y a aucun emménagement, à bord, à l'exception de la timonerie. Cette dernière est située à l'arrière. Le compartiment du moteur se trouve entre la timonerie et le tableau arrière. Un pont se trouve à mi-profondeur de la coque. Au centre de ce dernier, on retrouve une écoutille, sans hiloire, fermée avec un couvercle, non étanche à l'eau. Il n'y a aucune cloison étanche. Son propriétaire détient un permis pour la pêche de poissons de fond, engins fixes.

Détails concernant la victime

Nom	Guy Lechasseur
Poste à bord	Patron de pêche
Âge	23 ans
Adresse	Sept-Iles (Québec)

Détails concernant le disparu

Nom	Pierre Roy
Poste à bord	Aide-pêcheur
Âge	30 ans
Adresse	Sept-Iles (Québec)

NOTA: 1. Dans le présent rapport, toutes les heures sont exprimées en fonction de l'heure avancée de l'Est (UTC moins 4 heures).

2. Le nom "CHANTAL" n'est pas le nom officiel de ce bateau licencié mais le nom que son équipage utilisait pour le désigner. Il est également utilisé tout au long de ce rapport.

Données préliminaires

Le 27 juin 1988, le petit bateau de pêche "CHANTAL" quitte Sept-Iles, au Québec, avec deux personnes à bord, pour se rendre sur les lieux de pêche, via la rivière Moisie, où l'on doit s'arrêter pour faire monter à bord un troisième aide-pêcheur et embarquer de la boëtte.

Au cours de la fin de semaine, de forts vents de l'Est ont soufflé sur la côte, mais en ce lundi matin le temps est beau.

Le voyage de Sept-Iles à la rivière Moisie doit durer environ 1 3/4 heure, mais, l'aide-pêcheur attend en vain sur le quai, sans jamais voir arriver le petit bateau de pêche.

Ce n'est que, plusieurs heures plus tard et, après maintes tentatives infructueuses pour rejoindre le bateau par radio VHF, qu'il apprend que deux bateaux sont échoués, un de chaque côté de la rivière Moisie.

Effectivement, une fois rendu sur place , il constate que l'un d'eux est le "CHANTAL", qui repose à l'envers sur la pointe aux Américains, à l'Est de la rivière Moisie.

Environ 1 heure plus tard, on retrouve le corps du patron de pêche à peu de distance de l'épave. Les recherches, entreprises par Recherche et Sauvetage, 'programme SAR', et des résidents locaux, n'ont pas permis de retrouver l'aide-pêcheur, qui accompagnait la victime. Au moment d'écrire ce rapport, son corps n'avait toujours pas été retrouvé.

Récit des événements

Le 27 juin 1988, lorsque les trois membres d'équipage du petit bateau de pêche canadien "CHANTAL" se lèvent de très bonne heure le matin, la température semble belle. Durant la fin de semaine de forts vents d'Est avaient soufflé sur la côte pendant au moins 24 heures.

Comme il n'y a pas d'emménagement à bord, et qu'on a l'intention de faire un voyage de deux jours, on décide qu'une fois la journée terminée, on laisserait le bateau au quai dans l'estuaire de la rivière Moisie et que l'on reviendrait coucher à Sept-Iles, en auto, par la route.

Pour sauver du temps, et surtout afin d'avoir un véhicule à leur disposition lorsqu'ils rentreront à Moisie, le soir, on décide que l'un des deux aides-pêcheurs utilisera un camion léger, pour aller chercher la boëtte, et qu'il se rendra ensuite directement à la rivière Moisie. Pendant ce temps, le "CHANTAL" fera le trajet par mer, Moisie étant sur sa route, pour atteindre les lieux de pêche, et s'y arrêtera en passant pour embarquer l'homme resté à terre et le hareng qui servira d'appât. Il est convenu que le premier arrivé au quai de Moisie attendra l'autre.

Le "CHANTAL" quitte la marina de Sept-Iles vers 04h30. Deux personnes sont à bord; le patron de pêche et un aide. Le troisième homme les regarde partir. Il fait beau et la mer est calme dans la baie. Puis il se rend avec un camion léger au quai public communément appelé "Vieux quai" ou "Quai des pêcheurs". Il y charge la boëtte et prend la route vers Moisie.

Il n'est pas sitôt sur la route que le véhicule tombe en panne et qu'il faut se faire remorquer. Il communique par radio VHF avec son patron de pêche pour lui expliquer la situation. Le "CHANTAL" a déjà un bon bout de chemin de fait et son patron demande d'essayer de trouver un autre moyen pour transporter le hareng à Moisie.

Après avoir trouvé quelqu'un pour le reconduire, l'aide-pêcheur, resté à terre, entre de nouveau en communication avec le "CHANTAL," vers 06h00, pour lui dire que tout est arrangé et qu'il sera au rendez-vous tel que prévu. Sur la route conduisant à Moisie, l'homme a l'occasion d'apercevoir le fleuve (St. Laurent) à quelques occasions et il lui semble beau.

Il est 07h00 lorsque ce dernier arrive au quai de Moisie, situé à l'intérieur de la rivière. De ce point, on ne peut voir le fleuve (St. Laurent). Il est surpris de ne pas voir le "CHANTAL", car cela fait déjà 2,5 heures que le bateau est parti de la marina de Sept-Iles et habituellement ce voyage dure environ 1,75 heures.

Un autre bateau de pêche se trouve ammaré au quai. L'aide-pêcheur monte à bord et demande la permission d'appeler son bateau pour avertir le patron qu'il est rendu au quai et qu'il les attend. Il n'obtient aucune réponse.

Puis le temps passe, il est 08 h 00, puis 09 h 00, chaque tentative, pour entrer en contact radio avec le "CHANTAL", demeure infructueuse. Finalement, redoutant que la proximité du quai empêche les ondes de se propager, il essaie de communiquer avec un autre bateau au large. Il parvient à rejoindre le bateau de pêche "CLAUDETTE G" et il demande à ce dernier de tenter de contacter le "CHANTAL". Il entend le premier, appeler en vain, à plusieurs reprises, mais jamais aucune réponse de la part du second n'est entendue. À 11 h 00, l'aide-pêcheur est vraiment inquiet, d'autant plus que des personnes parlent d'un bateau qui se serait échoué dans les environs. Avec un ami, il se rend sur la plage du côté Ouest de l'embouchure de la rivière et constate qu'effectivement, il y a un bateau d'échoué là. Il s'agit du "JUDY MAY", un bateau de Havre-Saint-Pierre, qui semble-t-il s'est échoué le jour précédent.

C'est à ce moment que l'aide-pêcheur se rend compte de la grosseur de la houle à l'embouchure de la rivière. Il en déduit que son patron n'a pas osé entrer dans la rivière par ce temps et qu'il est probablement allé lever les engins de pêche sans lui. Mais, à deux personnes seulement, et sans appât pour boëtter, à son avis, ils vont certainement garder les engins de pêche à bord.

Ne sachant plus si le "CHANTAL" entrera à Moisie ou à

Sept-Iles, l'aide-pêcheur se déplace entre les deux localités. Au troisième voyage à Sept-Iles, il apprend qu'il y a deux bateaux de pêche d'échoués à Moisie, un de chaque côté de l'embouchure.

Entre temps, le centre secondaire de sauvetage maritime (CSSM) de Québec est alerté par la Sûreté du Québec, poste de Sept-Iles, à 10h09 qu'un résident local a téléphoné à leur bureau pour rapporter un petit bateau échoué à Moisie, à l'Est de l'embouchure de la rivière Moisie.

Après avoir appris cette nouvelle, l'aide-pêcheur se dirige vers cet endroit. Il arrive sur la plage, à la pointe aux Américains, vers 16h00, et reconnaît immédiatement le bateau. Le "CHANTAL" repose à l'envers, sur la plage, sa timonerie arrachée, et aucun signe de son équipage aux alentours. Un peu plus tard, on retrouve le corps du patron de pêche. Il n'y a aucun signe de pollution.

À marée basse, on perce des trous à travers la coque, pour s'assurer que le membre d'équipage manquant n'y est pas prisonnier, mais l'intérieur est vide. Au moment d'écrire ce rapport, le corps du disparu n'avait toujours pas été retrouvé.

Analyse des principaux facteurs

1. Conditions météorologiques

Durant la fin de semaine précédant l'accident, de forts vents de l'Est ont soufflé sur la côte dans la région de Sept-Iles. À l'Ile du Corossol, l'une des îles qui ferment la baie, la station météorologique automatique a enregistré des vents soufflant en général Est Nord-Est de 30 à 40 noeuds durant l'après-midi du 26 juin 1988.

Le 27 juin 1988, vers 04 h 30, au moment où le "CHANTAL" a quitté la marina de Sept-Iles, la station météorologique précitée a inscrit des vents à 320° de 7 à 12 noeuds. À 06h09, les vents ne soufflaient plus qu'à 5-8 noeuds. Ils ont ensuite continué à diminuer jusque vers 08h30. Ensuite, ils ont recommencé à souffler à 220° pour atteindre 15 noeuds vers 14h30. Le temps était clair et la visibilité à plus de 6 milles.

2. Marée et état de la mer

Selon la table des marées, volume 3, fleuve St-Laurent et rivière Saguenay, publiée par Pêches et Océans Canada, le 27 juin 1988, la marée était prévue, pour être basse, à Sept-Iles, à 06h55, avec une amplitude de 0,7 m.

À Moisie, localité située à une dizaine de milles à l'Est, l'heure de la basse mer est à peu près la même.

À ce dernier endroit, à cause des forts vents qui ont soufflé sur la côte les jours précédents, de grandes houles, provenant de l'Est, et ayant une hauteur de 3 à 5 mètres, déferlaient sur la plage de chaque côté de l'embouchure de la rivière.

3. Le bateau, son équipement et son chargement

Le "CHANTAL" était construit en fibre de verre et sa coque était en forme arrondie, un peu comme celle d'un voilier de plaisance. Sa quille peu profonde ne se prolongeait pas sur toute la longueur du bateau. Il était propulsé par un moteur Volvo-Penta du type en-bord hors-bord.

Il avait la réputation d'être difficile à conduire, surtout avec une mer par l'arrière. Des témoins ont déjà observé le "CHANTAL", entrant dans la rivière Moisie quelques semaines auparavant, avec une mer arrière et, on avait noté, à ce moment-là, qu'il zizaguait et qu'il semblait difficile à l'opérateur de le maintenir sur sa course.

Le seul équipement pour la pêche que transportait le bateau au moment de l'accident était un cabestan hydraulique monté à l'avant et utilisé pour les manoeuvres de levage des engins de pêche.

Au moment de l'accident le "CHANTAL" transportait environ 455 litres de combustible diésel dont 270 litres dans le réservoir principal et 185 litres dans un contenant sur le pont. On avait aussi à bord environ 454 kilogrammes de glace.

4. Inspection et conformité aux Réglements

Les bateaux de pêche de moins de 15 tonneaux de jauge brute ne sont pas inspectés par la Division de la Sécurité des navires, Garde côtière canadienne. Mais les propriétaires de ces bateaux sont tenus de respecter les dispositions du Règlement sur l'inspection des petits bateaux de pêche.

Ce règlement stipule à la partie II, article 53 (2) l'équipement de sauvetage requis:

Tout bateau de pêche ne dépassant pas 12,2 m de longueur doit avoir:

a) une brassière de sauvetage approuvée pour chaque personne à bord;

b) une bouée de sauvetage approuvée munie d'une ligne de 27 m; et

c) une boîte métallique étanche contenant 6 feux approuvés à l'allumage automatique.

À cause de sa longueur de moins de 12,2 m, le "CHANTAL" n'était pas tenu d'avoir à bord une embarcation de sauvetage.

5. Équipement de sauvetage

La victime, dont le corps a été retrouvé sur la plage, à environ 1200 m de l'épave, ne portait pas de brassière de sauvetage approuvée, ni aucun autre vêtement de flottaison.

Il y avait, à bord, avant l'accident, 3 gilets de sauvetage approuvés pour petits bâtiments et un nombre indéterminé de signaux pyrotechniques de détresse.

On ne sait pas si le reste de l'équipement requis pour un bateau de pêche ne dépassant pas 12,2 m de longueur se trouvait à bord.

Après l'accident, on a retrouvé, coincés dans l'épave, 1 gilet de sauvetage approuvé pour petits bâtiments et 3 feux de détresse à main de type C. Ces derniers étaient périmés, c'est-à-dire que leur date de fabrication remontait à plus de 4 ans.

Il est possible que le reste de l'équipement ait été perdu au moment où le bateau s'est renversé. Les deux autres gilets de sauvetage ont été retrouvés sur la plage.

Le lendemain de l'accident, le bateau de pêche "MARCAILLOUX" a retrouvé une chaloupe à la dérive à la position 50°01'07"N 66°19'03"W. Celle-ci était endommagée à l'arrière et n'était pas étanche. Cette dernière a, par la suite, été identifiée comme appartenant au "CHANTAL". Elle était habituellement rangée sur le dessus de la timonerie.

6. Position de l'épave et des débris

Lorsque le "SIMON FRASER", navire SAR, a repéré l'épave pour la première fois, elle se situait à la position 50°11'57"N 66°03'50"W. À ce moment-là, il était impossible de l'atteindre, soit par terre ou par mer à, cause de la grosseur de la houle. Par la suite, à la faveur des marées, l'épave s'est déplacée vers l'Est.

L'embarcation du "SIMON FRASER" a retrouvé une antenne radio

piquée dans le sable à la position 50°11'48" N 66°03'30" W. Il est possible que ce soit l'endroit ou le "CHANTAL" a été chaviré par une énorme houle.

La timonerie a été retrouvée, en pièces détachées, sur la plage, dans les environs de l'épave.

La chaloupe, normalement transportée sur le dessus de la timonerie du "CHANTAL", a été retrouvée, endommagée et à la dérive, à la position 50°01'07"N 66°19'03"W, le jour suivant l'accident.

Quelques pièces de vêtements appartenant aux victimes ont été retrouvées sur la plage ou près de la rive.

7. Particularités de l'embouchure de la rivière Moisie

À l'embouchure de la rivière Moisie, on retrouve des bancs de sable mouvants, il suffit que des vents forts soufflent pendant un certain temps, dans une direction ou dans une autre, pour que le chenal principal, non balisé, se déplace considérablement.

À marée basse, la profondeur de l'eau, dans le chenal, n'est que de 1 mètre ou 2, et on retrouve, de chaque côté, des bancs de sable qui découvrent. Lorsque les vents soufflent de l'Est, les vagues, à l'approche des hauts-fonds, ont tendance à déferler.

8. Causes de chavirement

Le "CHANTAL", ayant quitté Sept-Iles vers 04h30, il aurait dû normalement arriver à Moisie vers 06h15, c'est-à-dire, presqu'à marée basse. La profondeur de l'eau, dans le chenal de la rivière, était donc de 1 à 2 mètres, et la position précise de ce dernier était incertaine.

Lorsque les recherches ont débuté, quelques heures plus tard, on a observé que la houle atteignait une hauteur de 3 à 5 m à l'approche des hauts-fonds à l'embouchure de la rivière et qu'elle déferlait avec violence. De pareilles conditions rendaient le passage de l'embouchure de la rivière très risqué pour tout genre d'embarcation. Même après l'accident, il s'est écoulé plusieurs heures avant que les secours puissent atteindre l'épave.

Les vieux pêcheurs de l'endroit, habitués à la rivière, préféraient rester au large, ou aller se mettre à l'abri ailleurs, lorsqu'ils se faisaient prendre en mer par le vent de l'Est à marée basse.

Il est concevable que le "CHANTAL", une fois engagé dans le chenal, à l'embouchure de la rivière, avec une forte houle par l'arrière, ait été pris dans le ressac et qu'il ait été soulevé et projeté avec violence, sens dessus dessous, sur le banc de sable.

La partie arrière de la quille du "CHANTAL" était endommagée, comme si le bateau avait fortement talonné le fond. Mais cette usure du dessous de la quille peut avoir été fait antérieurement à l'accident.

9. Position des commandes de la machine

Lorsque l'épave a été retournée et tirée à terre, la position des commandes de la machine de propulsion a été examinée. Elles étaient en marche avant et à plein régime. Mais ceci ne nous permet pas de conclure qu'elle était dans cette position au moment de l'accident à cause du fait que lorsque le bateau s'est renversé et que la timonerie a été détruite, la position des commandes a pu être modifiée par l'énorme choc.

10. Les recherches

Sur réception de l'appel téléphonique en provenance de la Sûreté du Québec à Sept-Iles, le Centre secondaire de sauvetage maritime (CSSM) de Québec entame une mission de Recherches. Les effectifs suivants ont pris part à la mission:

"SIMON FRASER"	Navire (SAR)
"MANIKOUTAI"	Bateau (SACSM)
"LABRADOR R-302"	Hélicoptère
"BUFFALO R-457"	Avion
"GC-123"	Hélicoptère
"C-GCKP"	Hélicoptère

La durée totale de la mission SAR a été de 26,27 heures.

11. Chronologie des recherches

10 h 09 Le C.S.S.M. de Québec reçoit un appel de la Sûreté du Québec, poste de Sept-Iles. Un informateur rapporte un bateau chaviré à l'Est de la rivière Moisie.

10 h 20 On demande au "SIMON FRASER", bateau de la G.C.C., affecté aux recherches et sauvetages, et actuellement amarré à Sept-Iles, d'appareiller.

10 h 22 On appelle la tour de contrôle de l'aéroport de Sept-Iles, pour savoir s'il y a un avion ou un hélicoptère en vol dans les environs.

10 h 27 On appelle la SRGC VCK Sept-Iles et on leur demande s'il y a des bateaux dans le secteur de la baie de Moisie.

10 h 30 La tour de contrôle indique qu'un hélicoptère en vol va aller voir.

10 h 30 "LE MANIKOUTAI" (SACSM), à l'ile aux Basques, va se dérouter.

10 h 50 L'hélicoptère est sur place et a repéré une épave chavirée près de la pointe aux Américains.

11 h 05 Une résidente de Sept-Iles signale que le "JUDY MAY", s'est échoué du côté de pointe Jolliet le jour précédent.

12 h 12 Le "SIMON FRASER" confirme que l'épave du "JUDY MAY" est bien près de la pointe Jolliet, mais qu'il en apercevait une autre dans la rivière Moisie.

12 h 25 Le "SIMON FRASER" avise qu'il y a trop de vagues et qu'il ne peut rien faire pour le moment.

14 h 00 Un hélicoptère de la G.C.C. est sur les lieux et affirme qu'il s'agit d'un bateau de pêche et non d'un voilier, comme on le croyait.

14 h 33 La police municipale de Sept-Iles avise que, après investigation, le bateau de pêche "CHANTAL" serait parti de Sept-Iles pour Moisie ce matin vers 05h00, avec 2 personnes à bord. Pas de nouvelle depuis.

15 h 10 Le centre de coordination du sauvetage (CMMSAR) Halifax avise que, l'avion des Forces canadiennes, le Buffalo R-457 et l'hélicoptère R-302, vont se rendre sur les lieux.

16 h 40 Le plan de recherches est passé au Buffalo R-457 via VCK Sept-Iles.

16 h 46 Le "SIMON FRASER" est sur les lieux et son embarcation tente de s'approcher de l'épave, les vagues sont encore grosses.

16 h 50 On reçoit l'information via VCK Sept-Iles que le Buffalo R-457 a aperçu 2 gilets de sauvetage le long du rivage.

17 h 33 L'hélicoptère labrador R-302 est sur les lieux.

17 h 33 L'embarcation du "SIMON FRASER" est près de l'épave . On confirme que c'est bien le "CHANTAL", on rapporte que la timonerie est arrachée.

18 h 00 On apprend que le corps du patron de pêche du "CHANTAL" a été retrouvé, le long du rivage, à environ 1200 m à l'Est de l'épave, et que l'on va essayer de percer un trou dans cette dernière, pour voir si l'autre personne manquante n'est pas à l'intérieur.

18 h 52 Le "SIMON FRASER" informe le CSSM qu'ils ont ouvert la coque et qu'ils n'ont rien trouvé à l'intérieur excepté des débris.

18 h 58 Le "SIMON FRASER" lève l'ancre et commence les recherches, à 2 m de la côte, avec son embarcation de recherches, plus près de la terre, en allant vers l'Est.

19 h 49 L'embarcation du "SIMON FRASER" a trouvé une antenne piquée dans le sable à la position 50°11'48"N 66°03'30"W dans environ 1,5 m d'eau.

20 h 58 L'équipage de l'embarcation du "SIMON FRASER" a cru apercevoir un corps, entre deux eaux, à environ 300 m du premier corps, l'hélicoptère Labrador R-302 est allé voir, mais il fait maintenant trop sombre.

Le "SIMON FRASER" donne la position de l'épave à 50°12'12"N 66°03'24"W.

Le 28 juin

06 h 30 Le "SIMON FRASER" recommence les recherches.

07 h 32 Le bateau de pêche "MARCAILLOUX" a retrouvé une chaloupe à la dérive à la position 50°01'07"N 66°19'03"W. Cette dernière est endommagée à

l'arrière.

12 h 19 Dernier ratissage du "SIMON FRASER"

12 h 24 L'hélicoptère a terminé son plan de recherches et est relevé du cas.

12 h 36 Les recherches sont abandonnées.

12. Qualifications et expérience

M. Lechasseur était le propriétaire/patron du "CHANTAL" de puis moins d'un an. Il s'agissait de sa première saison de pêche avec ce bateau, sauf un mois durant l'automne 1987. Il connaissait les eaux de la Rivière Moisie mais son expérience de ce secteur était principalement avec de plus petits bateaux. Il avait commencé à faire la pêche alors qu'il était encore adolescent.

Les deux assistants étaient expérimentés dans ce domaine bien qu'ils aient commencé sur ce bateau environ 2 mois auparavant.

Constatations

Le 27 juin 1988, le petit bateau de pêche "CHANTAL" a chaviré et s'est échoué à l'embouchure de la rivière Moisie, au Québec, alors qu'il tentait d'entrer, à marée basse, avec une houle de 3 à 5 m par l'arrière. Cet accident a entraîné la mort de ses deux occupants.

Il semble que l'accident soit attribuable aux causes suivantes:

- les bancs de sable, à l'embouchure de la rivière Moisie, sont mouvants et peuvent se déplacer, suite à de forts vents;

- la profondeur de l'eau, dans le chenal non balisé, n'est que de 1 à 2 m à marée basse;

- les forts vents, qui avaient soufflé sur la côte les jours précédents, avaient formé une grosse houle, qui déferlait à l'approche des hauts fonds;

- la grosseur de la houle et la hauteur de la marée étaient telles qu'elles ne permettaient pas un passage raisonnablement sûr;

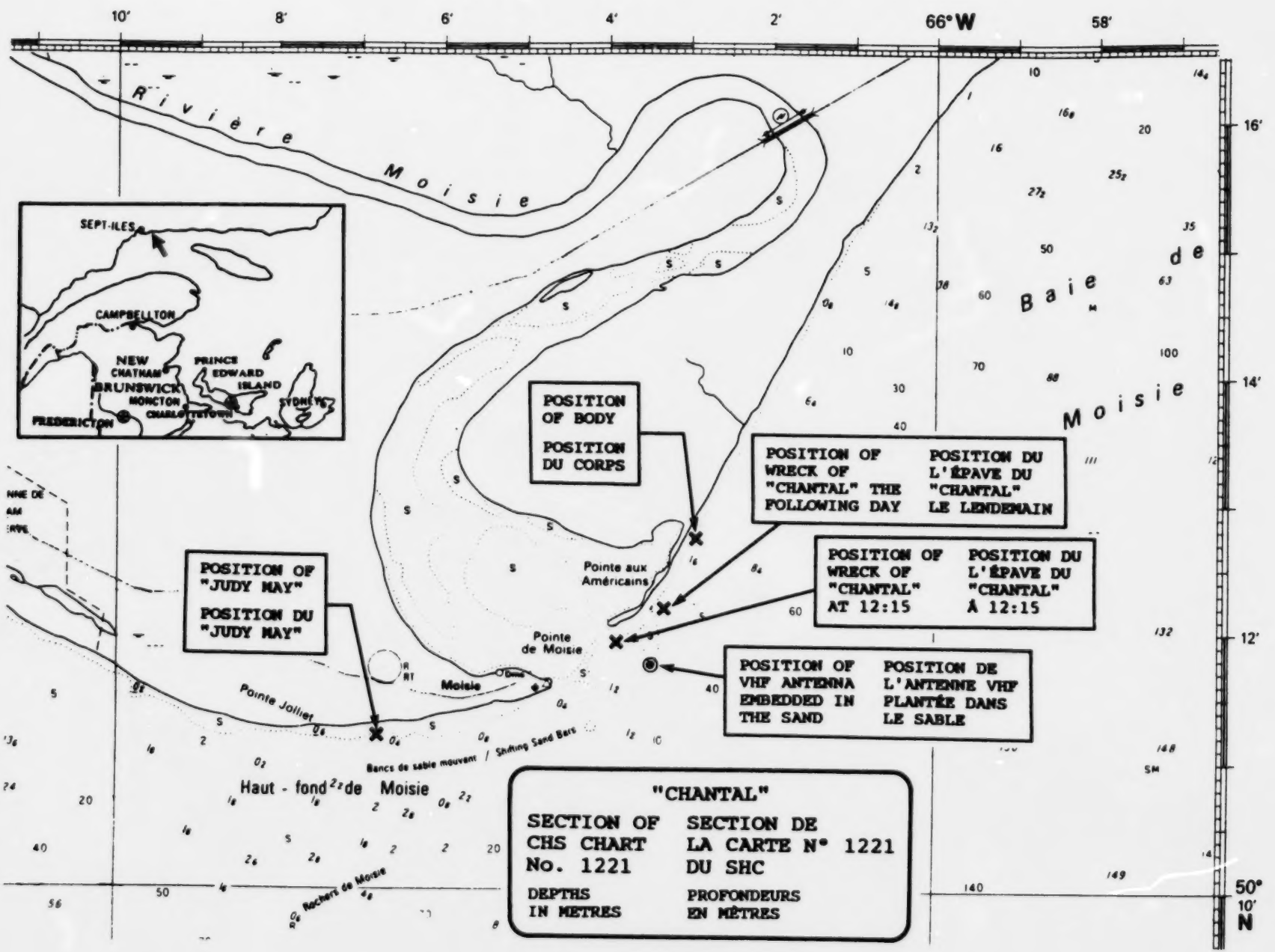
- vu qu'il s'agissait de sa première année de pêche avec le "CHANTAL", le patron possédait une expérience limitée avec ce bateau.

Autres constatation

Lorsque les secours sont arrivés, environ 6 heures après l'heure présumée de l'accident, l'état de la mer, aux environs de l'épave, était tel qu'il était impossible de l'atteindre.

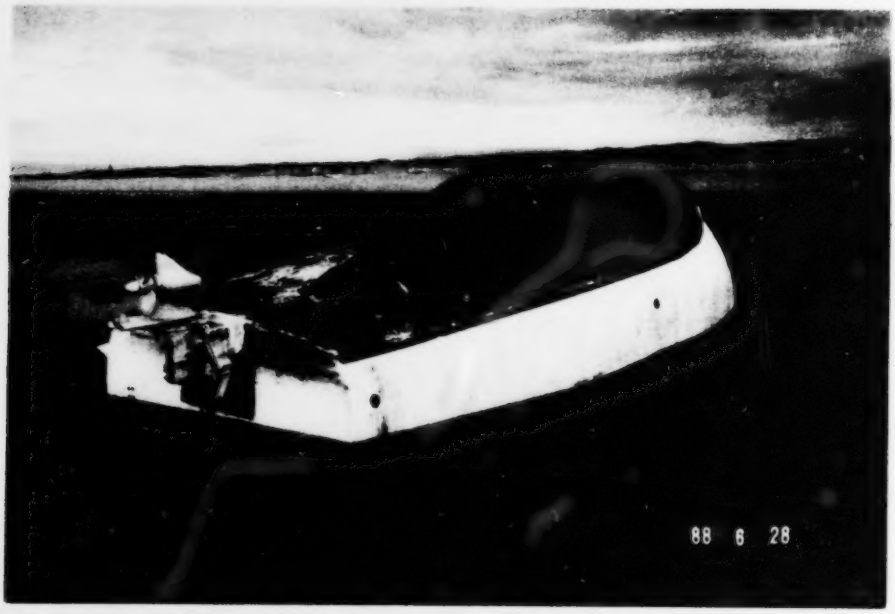
ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS MARITIMES
TRANSPORTS CANADA
110 O'CONNOR
OTTAWA, ONTARIO
K1A 0N5

MAI 1989.


10'
8'
6'
4'
2'
66°W
58'
16'
14'
12'
50°
10'
N
Rivière Moisie
Baie de Moisie
SEPT-ILES
CAMPBELLTON
NEW BRUNSWICK
CHATHAM
MONCTON
PRINCE EDWARD ISLAND
CHARLOTTETOWN
SYDNEY
FREDERICTON
POSITION OF BODY
POSITION DU CORPS
POSITION OF WRECK OF "CHANTAL" THE FOLLOWING DAY
POSITION DU L'ÉPAVE DU "CHANTAL" LE LENDEMAIN
POSITION OF WRECK OF "CHANTAL" AT 12:15
POSITION DU L'ÉPAVE DU "CHANTAL" À 12:15
POSITION OF VHF ANTENNA EMBEDDED IN THE SAND
POSITION DE L'ANTENNE VHF PLANTÉE DANS LE SABLE
POSITION OF "JUDY MAY"
POSITION DU "JUDY MAY"
Pointe aux Américains
Pointe de Moisie
Pointe Jolliet
Moisie
Bancs de sable mouvant / Shifting Sand Bars
Haut - fond de Moisie
Rochers de Moisie
"CHANTAL"
SECTION OF CHS CHART No. 1221
SECTION DE LA CARTE N° 1221 DU SHC
DEPTHS IN METRES
PROFONDEURS EN MÈTRES

"CHANTAL" in happier days.

Le "CHANTAL", à des jours plus heureux.

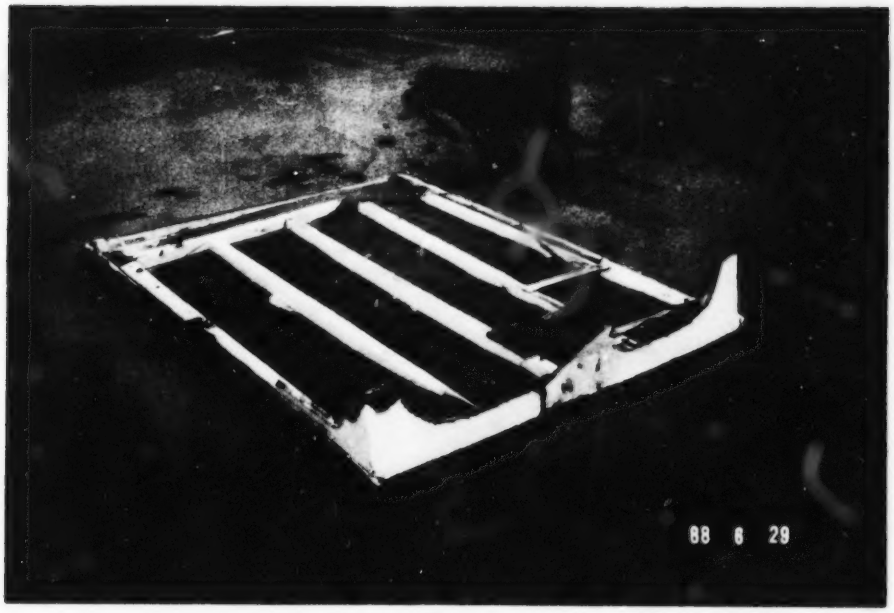


"CHANTAL", capsized and aground on the beach the day after the casualty.

Le "CHANTAL", chaviré et échoué sur la plage, le lendemain de l'accident.

Lifejacket and hand-held distress signals found among the debris inside the hull.

Gilet de sauvetage et feux de détresse à main retrouvés parmi les débris à l'intérieur de la coque.



"CHANTAL" wheel-house roof.

Toit de la timonerie du "CHANTAL".